

# Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

---

VOL. 12.2 / 2018



2018

*Limite. Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía*

---

Revista científica de carácter anual sobre estudios portugueses y lusófonos, promovida por el Área de Filologías Gallega y Portuguesa (UEX) en colaboración con la SEEPLU.

#### **CONSEJO DE REDACCIÓN**

**Director** – Juan M. Carrasco González: [direccion@revistalimite.es](mailto:direccion@revistalimite.es)

**Secretaría** – María Luísa Leal / M<sup>a</sup> Jesús Fernández García: [secretaria@revistalimite.es](mailto:secretaria@revistalimite.es)

#### **VOCALES**

Carmen M<sup>a</sup> Comino Fernández de Cañete (Universidad de Extremadura)

Christine Zurbach (Universidade de Évora)

Julie M. Dahl (University of Wisconsin-Madison)

Luisa Trias Folch (Universidad de Granada)

M<sup>a</sup> da Conceição Vaz Serra Pontes Cabrita (Universidad de Extremadura)

Iolanda Ogando (Universidad de Extremadura)

Salah J. Khan (Universidad de Extremadura)

Teresa Araújo (Universidade de Lisboa)

Teresa Nascimento (Universidade da Madeira)

#### **COMITÉ CIENTÍFICO**

Ana Luísa Vilela (Universidade de Évora)

Ana Maria Martinho (Universidade Nova de Lisboa)

António Apolinário Lourenço (Universidade de Coimbra)

Antonio Sáez Delgado (Universidade de Évora)

Cristina Almeida Ribeiro (Universidade de Lisboa)

Dieter Messner (Universität Salzburg)

Gerardo Augusto Lorenzino (Temple University, Philadelphia)

Gilberto Mendonça Teles (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro)

Hélio Alves (Universidade de Macau)

Isabel Leiria (Universidade de Lisboa)

Isabelle Moreels (Universidad de Extremadura)

Ivo Castro (Universidade de Lisboa)

José Augusto Cardoso Bernardes (Universidade de Coimbra)

José Camões (Universidade de Lisboa)

José Cândido Oliveira Martins (Universidade Católica Portuguesa – Braga)

José Muñoz Rivas (Universidad de Extremadura)

Maria Carlota Amaral Paixão Rosa (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

M<sup>a</sup> Filomena Candeias Gonçalves (Universidade de Évora)

M<sup>a</sup> da Graça Sardinha (Universidade da Beira Interior)

M<sup>a</sup> Graciete Besse (Université de Paris IV-La Sorbonne)

Maria Helena Araújo Carreira (Université de Paris 8)

Nuno Júdice (Universidade Nova de Lisboa)

Olga García García (Universidad de Extremadura)

Olívia Figueiredo (Universidade do Porto)

Otília Costa e Sousa (Instituto Politécnico de Lisboa)

Paulo Osório (Universidade da Beira Interior)

Xosé Henrique Costas González (Universidad de Vigo)

Xosé Manuel Dasilva (Universidad de Vigo)

#### **EDICIÓN, SUSCRIPCIÓN E INTERCAMBIO**

Servicio de Publicaciones. Universidad de Extremadura

Plz. Caldereros, 2. C.P. 10071 – Cáceres. Tfno. 927 257 041 / Fax: 927 257 046

<http://www.unex.es/publicaciones> – e-mail: [publicac@unex.es](mailto:publicac@unex.es)

© Universidad de Extremadura y los autores. Todos los derechos reservados.

© Ilustración de la portada: Miguel Alba. Todos los derechos reservados.

Depósito legal: CC-973-09 . I.S.S.N.: 1888-4067

# Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

---

VOL.12.2 – Año 2018

*Naufração e Literatura*

---

Coordinación  
José Cândido de Oliveira Martins  
Maria Luísa Leal



**Bases de datos y sistemas de categorización donde está incluida la revista:**

ISOC y DICE (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), Dialnet, Latindex, CIRC (Clasificación Integrada de Revistas Científicas).



Juan M. Carrasco González, director de la revista, tiene el placer de anunciar que *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* ha sido aceptada para su indexación en el Emerging Sources Citation Index, la nueva edición de Web of Science. Los contenidos de este índice están siendo evaluados por Thomson Reuters para su inclusión en Science Citation Index Expanded™, Social Sciences Citation Index®, y Arts & Humanities Citation Index®. Web of Science se diferencia de otras bases de datos por la calidad y solidez del contenido que proporciona a los investigadores, autores, editores e instituciones. La inclusión de *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* en el Emerging Sources Citation Index pone de manifiesto la dedicación que estamos llevando a cabo para proporcionar a nuestra comunidad científica con los contenidos disponibles más importantes e influyentes.

# Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

---

Vol. 12.2. – 2018

*Naufragio y Literatura*

## SUMARIO / SUMÁRIO

<b>José Cândido de Oliveira Martins / Maria Luísa Leal</b> – Naufrágio e Literatura	9-17
<b>José Manuel Herrero Massari</b> – Mares simbólicos, mares trágicos, mares épicos y mares lamentosos: de Gilgamesh a Mendes Pinto	19-37
<b>Carlos Jorge Figueiredo Jorge</b> – Um Mito do Tráfico Marítimo e das Desventuras da Ambição. <i>O Navio Fantasma, ou o Holandês Voador</i>	39-66
<b>Kioko Koiso</b> – Naufrágio de Sepúlveda: uma sequência da transformação da história no decurso das edições	67-94
<b>Angélica Madeira</b> – Shipwreck narratives: between History and Literature. Reflections on <i>História Trágico-Marítima</i> (Tragic-maritime History)	95-111
<b>António Manuel de Andrade Moniz</b> – Ecos do Tema do Naufrágio na Literatura Portuguesa	113-128
<b>Isabel Soler</b> – Un miserere para la soledad del náufrago	129-152

## Testimonios / Testemunhos

<b>Ana Margarida de Carvalho</b> – Do meu mar vê-se a língua	155-162
<b>Fernando Dacosta</b> – O rumor do mar	163-166
<b>Miguel Real</b> – Naufrágios. O lado escuro da expansão portuguesa	167-172

## Varia

<b>Raquel Alonso Parada</b> – Mudanzas de xénero no substantivo na tradución galega da <i>General Estoria</i>	175-193
<b>Sara Antoniazzi</b> – “Que é feito de Jules Laforgue?” I tratti laforguiani del <i>Livro do Desassossego</i>	195-213
<b>Ana Cristina Pereira Braz</b> – Les stratégies discursives de l’ironie dans le débat parlementaire portugais	215-239
<b>Augusto Lorenzino</b> – Family ties, dwelling and mobility in the development of Barranquenho	241-258

## Reseñas / Recensões

- Juan M. Carrasco González** – Dolores Corbella, Alejandro Fajardo (Eds.), *Español y portugués en contacto. Préstamos léxicos e interferencias*, Berlin/Boston, Walter de Gruyter GmbH, col. Beihefte zur Zeitschrift für romanische Philologie, 2017, 430 pp. 261-265
- Juan M. Carrasco González** – Xosé Luis Regueira, Elisa Fernández Rei (Eds.), *Estudos sobre o cambio lingüístico no galego actual*, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 2017, 326 pp. 265-270
- Stefania Chiarelli** – Angélica Madeira, *Livro dos naufrágios* – ensaio sobre a história trágico-marítima. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2005, 396 pp. 270-272
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Los Lusíadas (Selección)*, Madrid, Ediciones Rialp, 2017, 109 pp. *Introducción, traducción y notas de Rafael Gómez Pérez.* 272-275
- Maria Graciete Besse** – Uma prática da *Relação: Archipelagos-Passagens*, de Amélia Muge e Michales Loukovikas, Periplus, 2018, CD- Álbum. 276-283
- Normas de publicación / Normas de publicação** 285-290

# Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

---

Vol. 12.2 – 2018

## *Shipwreck and Literature*

### SUMMARY

<b>José Cândido de Oliveira Martins / Maria Luísa Leal</b> – Shipwreck and Literature	9-17
<b>José Manuel Herrero Massari</b> – Symbolic Seas, Tragic Seas, Epic Seas, and Woeful Seas: from Gilgamesh to Mendes Pinto	19-37
<b>Carlos Jorge Figueiredo Jorge</b> – A Myth of Maritime Traffic and the Misadventures of Ambition. The Phantom Ship or the Flying Dutchman	39-66
<b>Kioko Koiso</b> – Sepúlveda shipwreck: a sequence of the story changing through the editions	67-94
<b>Angélica Madeira</b> – Shipwreck narratives: between History and Literature. Reflections on <i>História Trágico-Marítima</i> (Tragic-maritime History)	95-111
<b>António Manuel de Andrade Moniz</b> – Echoes of the Shipwreck Accounts in the Portuguese Literature	113-128
<b>Isabel Soler</b> – A Miserere to the castaway's solitude	129-152

### Reflections

<b>Ana Margarida de Carvalho</b> – From my sea you can see the language	155-162
<b>Fernando Dacosta</b> – The rumor of the sea	163-166
<b>Miguel Real</b> – Shipwrecks. The dark side of overseas expansion	167-172

### Varia

<b>Raquel Alonso Parada</b> – Changes of gender in the substantive in the Galician translation of the <i>General Estoria</i>	175-193
<b>Sara Antoniazzi</b> – “Que é feito de Jules Laforgue?” The Laforguian traits in <i>Livro do Desassossego</i>	195-213
<b>Ana Cristina Pereira Braz</b> – Irony's discursive strategies in Portuguese parliamentary debate	215-239
<b>Augusto Lorenzino</b> – Family ties, dwelling and mobility in the development of Barranquenho	241-258

## Book Reviews

- Juan M. Carrasco González** – Dolores Corbella, Alejandro Fajardo (Eds.), *Español y portugués en contacto. Préstamos léxicos e interferencias*, Berlin/Boston, Walter de Gruyter GmbH, col. Beihefte zur Zeitschrift für romanische Philologie, 2017, 430 pp. 261-265
- Juan M. Carrasco González** – Xosé Luis Regueira, Elisa Fernández Rei (Eds.), *Estudos sobre o cambio lingüístico no galego actual*, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 2017, 326 pp. 265-270
- Stefania Chiarelli** – Angélica Madeira, *Livro dos naufrágios – ensaio sobre a história trágico-marítima*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2005, 396 pp. 270-272
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Los Lusíadas (Selección)*, Madrid, Ediciones Rialp, 2017, 109 pp. *Introducción, traducción y notas de Rafael Gómez Pérez.* 272-275
- Maria Graciete Besse** – Uma prática da *Relação: Archipelagos – Passagens*, de Amélia Muge e Michales Loukovikas, Peripluis, 2018, CD- Álbum. 276-283
- Standards of publication** 285-290



## Mares simbólicos, mares trágicos, mares épicos y mares lamentosos: de Gilgamesh a Mendes Pinto

Symbolic Seas, Tragic Seas, Epic Seas and Woeful Seas:  
from Gilgamesh to Mendes Pinto

José Manuel Herrero Massari  
Liceo Europeo (Madrid)  
herrero.massari@gmail.com  
Fecha de recepción: 15-07-2018  
Fecha de aceptación: 04-09-2018

### Resumen

Desde antiguo la tradición literaria occidental ha usado el motivo de la navegación marítima para desarrollar, narrativa y simbólicamente, el relato heroico. Al llegar la Edad Moderna, el descubrimiento de los océanos ofrece una nueva perspectiva del tema, que en la *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto se dibuja con fuerza. El mar tradicional y el mar real se dan la mano para convertirse en el escenario de las hazañas de un nuevo tipo de héroe: el hombre de fortuna con vocación de fracaso. El objetivo de este artículo es presentar sumariamente cómo ocurre este proceso, desde el *Poema de Gilgamesh* hasta el libro del viajero portugués.

**Palabras clave:** Mendes Pinto – *Peregrinação* – navegación – mar – relato heroico.

### Abstract

Since ancient times, the western literary tradition has employed the theme of maritime navigation to develop, both narratively and symbolically, the heroic tale. With the arrival of the Modern Age, the discovery of oceans offers a new perspective on the theme, which is forcefully portrayed in Fernão Mendes Pinto's *Peregrinação*. The traditional sea and the authentic sea join hands to provide a setting for heroic feats of a new kind of hero: the man whose destiny calls him to failure. The aim of this article is to summarize how this process occurs from Gilgamesh to the tale of the Portuguese traveler.

**Keywords:** Mendes Pinto – *Peregrinação* – navigation – sea – heroic tale.

La literatura europea no ha tardado en hacer del viaje por mar, la tormenta y el consiguiente riesgo de naufragio un motivo privilegiado del relato heroico. En algunos mitos de la creación del mundo el mar aparece como el escenario de la osadía del hombre, que, saliendo de su hábitat natural, busca en las aguas una proyección inicialmente vedada. Quizá por eso en la tradición cristiana Dios hizo al hombre señor de cuantas criaturas pueblan los cielos, los mares y la tierra, pero solo le entregó para su sustento las hierbas con semilla que crecen en el suelo, las aves y los animales terrestres, sin nombrar la fauna acuática (*Génesis*, 1, 29-30). Para evitarle el castigo impuesto al género humano depravado Dios enseñó a Noé a construir un barco de madera en el que pudiesen él y su familia salvarse del Diluvio que durante ciento cincuenta días inundaría la tierra, al término de los cuales de nuevo pactó el señorío del hombre sobre todas las criaturas. Ahora este saciaría su hambre sin restricción, incluidos los peces, pues había aprendido a navegar (9, 1-3).

Como el arca salvó a Noé, una barca libró también del diluvio a Deucalión y a Pirra, los primeros humanos según la mitología griega, tras quedar varada en la cima del monte Parnaso, como el arca sobre los montes de Armenia. Torpes marineros fueron, sin embargo, pues no dirigían su nave ni, a la deriva, sorprendidos por aguas salidas de su cauce, tomaron la iniciativa de cruzar el mar e invadir el reino de Neptuno, como sí lo hizo Jasón. A él corresponde haber atravesado, con ayuda de una diosa, un mar desconocido en el primer barco, aguas que, en cambio, no eran el instrumento de un castigo divino, sino el medio por el que el héroe cumpliría desde entonces sus hazañas.

Ya tenemos el mar convertido en escenario potencial de las aventuras del hombre, veto donde se desata la hostilidad de los dioses y memoria del viejo castigo por su maldad. Si a esto le añadimos la lenta adquisición de la técnica de navegar –que mantuvo los barcos cerca de la costa hasta la época de los grandes descubrimientos, por la incapacidad de los marineros para fijar el rumbo sin ayuda de la línea de tierra–, no es extraño que la imaginaria del mar abierto nos haya llegado desde antiguo cargada de peligros, maravillas y monstruosidades, que, por un lado, alejan al hombre del piélago y, al mismo tiempo, ejercen un extraordinario poder de seducción.

Asociado a las dificultades y riesgos de la navegación marina está la condena que pesa sobre quienes, movidos sobre todo por la

codicia en el comercio o por el afán de poder en las guerras, se lanzan a surcar las aguas sin temor de los peligros que encierran.<sup>1</sup> En un sentido simbólico, las aguas en movimiento son la puerta de comunicación entre la vida y la muerte, fuente de vida y final de ella (Ciriot 1992: 298), motivo que aparece en todas las tradiciones literarias de la cultura occidental, desde el *Avesta* persa hasta la literatura celta, como bien ha estudiado Patch (1983). Desde la *Odisea*, además (y por lo menos, si la consideramos única superviviente de más relatos de temática marinera), metonímicamente el mar alude al viaje que por él se hace, a veces tranquilo, a veces agitado, y también es el símbolo de la existencia humana con sus hitos fundamentales: nacer, vivir y morir, que son, respectivamente, zarpar, navegar y arribar.

El mar, en suma, nacido de la separación primordial de lo sólido y lo líquido, se vuelve medio donde el hombre realiza su aventura y proyecta su osadía (por la que a veces es castigado) al transgredir límites naturales, movido por un deseo reprobable de enriquecerse y por la necesidad intrínsecamente humana de descubrir las fronteras del mundo y penetrar en los dominios de lo sobrenatural. Cómo tan sugerente motivo se convierte en escenario y argumento de la peripecia de los héroes literarios de la tradición occidental es lo que nos proponemos analizar, a pequeña escala, en este artículo, empezando con la *Epopéya de Gilgamesh* y concluyendo en la *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, libro que, a nuestro entender, sintetiza todas las potencialidades de significación del motivo: el veto y la aventura, la transgresión y el pecado, y el viaje marítimo entendido como metáfora fundamental del vivir humano.

La gran obra literaria más antigua del mundo, la *Epopéya de Gilgamesh*, ya concede al elemento marítimo una posición destacada. Narra la historia del héroe, que tras la muerte de su amigo Enkidu persigue la inmortalidad; y el mar ilustra en esta búsqueda la hazaña

---

<sup>1</sup> “Los que surcan el mar en las naves para hacer su negocio en la inmensidad de las aguas, también estos vieron las obras de Yavé y sus maravillas en el piélago. Él mandó surgir un viento huracanado y levantó las olas. Subían hasta los cielos y bajaban hasta los abismos. El alma de ellos se derretía por el mal. Rodaban y vacilaban como ebrios, y toda su pericia se desvanecía. Y clamaron a Yavé en su angustia, y los libró de sus apreturas. Tornó el huracán en céfiro, y las olas se calmaron. Alegráronse, porque se habían encalmado, y los guió al deseado puerto. Den gracias a Dios por su piedad y por los maravillosos favores que hace a los hijos de los hombres” (*Salmos*, 107, 23-31; trad. Nácar-Colunga, Madrid, BAC, 1981).

extrema, elemento que comunica el mundo de los vivos y el de los muertos.<sup>2</sup> El viaje emprendido por Gilgamesh y Enkidu es esencialmente terrestre; pero, al morir este –como castigo divino por haber intervenido en la lucha contra Humbamba y el Toro Celeste–, Gilgamesh, angustiado, no cesará en su empeño por encontrar la fuente de la vida. Cuando llega al extremo del mundo, la tabernera Siduri le revela que, para hallar al héroe inmortal salvado del Diluvio, tiene que atravesar el Agua Mortal, ruta angosta, difícil, casi imposible. Gilgamesh lo logra y habla con Utanapishti, quien le narra cómo ocurrió la hazaña por la que los dioses le otorgaron la inmortalidad; pero defrauda sus esperanzas y le ordena volver a casa y aceptar su destino mortal. En conjunto, las que nada tienen de marítimo (el Bosque de los Cedros, la lucha contra Humbamba, la seducción de Ishtar, la derrota del Toro Celeste, los Hombres Escorpión, el Jardín de las Piedras Preciosas) son hazañas que confirman la identidad del héroe, pero no lo alteran. En cambio, cuando Gilgamesh es obligado a cruzar el mar en busca de Utanapishti, lo hará para volver transformado: su angustia de morir habrá desaparecido y aceptará la suerte de todos los mortales.

En el libro de Jonás se cuenta la historia del profeta, que, desobedeciendo la voluntad de Yavé de predicar en Nínive contra la maldad de sus habitantes, se embarcó en dirección a Tarsis, lejos de Dios. Entonces se levantó una gran tempestad que sembró el pánico entre la tripulación, mientras Jonás dormía profundamente en el fondo de la nave. Como Jonás sabía que él era la causa de la tormenta, pidió a los marineros que lo arrojaran por la borda. Pero Yavé tenía dispuesto que lo engullera un pez muy grande, en cuyo vientre permaneció tres días. El profeta oró a su dios, reconoció su pecado y fue salvado. Luego cumplió con el mandato de Yavé, fue a Nínive y anunció la destrucción de la ciudad. Aquí el mar representa el lugar donde se muestran las maravillas de Dios, que obligan al hombre a pedir clemencia y reconocer su error; además, la profundidad marina es el reverso de la vida, y el fin del viaje, la resurrección (Cirlot 1992: 461- 462).

---

<sup>2</sup> Con estos títulos se presenta al héroe: “Gilgamesh, perfecto, deslumbrante, aquel que abrió los pasos de las montañas, excavó pozos en la nuca de los montes, cruzó el mar, el Mar inmenso hasta allí por donde sale el Sol, y exploró el universo entero buscando la vida sin fin, poderoso atrevido, hasta encontrarse con Utanapishti el lejano, restaurador de los Santuarios que había destruido el Diluvio” (Bottéro / López 1998: 76-77).

La única tragedia de tema histórico conservada, *Los persas*, es también la más antigua de Esquilo (472 a.C.). Dramatiza la derrota en Salamina del ejército persa de Jerjes por culpa de la *hybris* del rey. La primera muestra de tal soberbia la declara el coro de ancianos en el párodos, cuando compara el puente de barcas usado para atravesar el Helesponto con un yugo ceñido al mar.<sup>3</sup> La excesiva confianza de los persas contrasta, unos versos después, con el anuncio de la desgracia que sufrirán en Salamina, en ese mismo mar que ahora creen tener sujeto.<sup>4</sup> Entonces aparece la reina con funestos presagios de muerte para los suyos, seguida de la irrupción del mensajero con la noticia del desastre: toda la flota yace bajo el mar y las costas de Salamina se han llenado de cadáveres. La narración da cuenta de cómo ha sucedido todo: fiado del consejo falaz de un griego, Jerjes ordenó que los barcos entrasen en la ensenada, donde los helenos los acosaban aprovechando la lentitud y torpeza de las embarcaciones enemigas.<sup>5</sup> Que de tan triste espectáculo fue causa el insensato intento de obtener el mar al construir el puente de barcos sobre el Helesponto lo confirma la sombra de Darío;<sup>6</sup> que se trata de un castigo divino lo confirma el coro: “ahora sufrimos este cambio que del Cielo ha venido, ya no hay duda, grandemente humillados bajo los golpes de marino embate (Esquilo 1996: 77). El mar en *Los persas* es, en suma, escenario del argumento y agente de la acción, causa importante de la derrota persa,

---

<sup>3</sup> “Sin duda, ya ha pasado la destructora hueste de la armada real a la vecina tierra que está en la otra ribera, en la balsa que ata el lino, el estrecho cruzando de Hele, hija de Atamanta, tras echar sobre el cuello del ponto el yugo esclavo de innumerables clavijas, para buscarse un paso” (Esquilo 1996: 37).

<sup>4</sup> “Pero más tarde aprendieron del ancho mar, que al empuje del impetuoso huracán de canas se llena, el prado marinero a contemplar, fiados en frágiles jarcias y en ingenios que transportan” (Esquilo 1996: 39).

<sup>5</sup> “Las galeras griegas, calculadamente, en círculo nos hostigan; los cascos de los bajeles se volcaban, y la mar, de cadáveres repleta, y de restos de naufragio, no era ya posible ver. Y las riberas y escollos de muerte se van llenando; en fuga desordenada marchan, remando, las naves que forman el bando persa, en tanto los griegos, cual si fueran atunes u otra redada de peces, iban con los restos de los remos y con pedazos de tablas atacándolos, y a todos el espinazo quebraban. Por el piélago se extienden griteríos y lamentos, hasta que, al llegar la noche, se nos hurta el espectáculo” (Esquilo 1996: 55-56).

<sup>6</sup> “¿Crear que con cadenas el Helesponto sacro, cual si fuera un esclavo, el Bósforo, corriente de un dios, parar podría, y cambiar su curso, y que, unciendo su nuca con grillos bien forjados a golpe de martillo, tendría ingente ruta para su ingente hueste! ¡Mortal era y creía —en su vana locura— sobre los dioses todos obtener la victoria, Posidón incluido! ¿No es verdad que mi hijo tiene la mente enferma?” (Esquilo 1996: 70-71).

a la que otorga un sentido simbólico en tanto que castigo al intento de someter el medio marino a la voluntad humana, fatal manifestación de la *hybris*.

Sobra justificar el papel protagonista que la aventura marítima tiene en la *Odisea* y en la *Eneida*, la segunda por imitación de la primera, y hasta qué punto está ya integrada en el argumento, sin detrimento de otros valores arquetípicos. En ambos poemas el viaje por mar es, por un lado, reflejo de condiciones históricas reales: las navegaciones micénicas y fenicias, que ponen al descubierto las costas del Mediterráneo (y también siembran sus aguas de fabulaciones maravillosas), y la recientemente adquirida supremacía marítima de Roma. Pero, por otro, el mar no deja de ser la puerta que vincula, simbólicamente, el mundo físico y el mundo del más allá.

El mar conduce a Odiseo a la morada de los Cíclopes, de Eolo, de los lestrigones, de Circe, de las Sirenas, de las vacas del Sol y de Escila y Caribdis, y lo pone a las puertas del inframundo; el mar lo arroja al reino de los feacios y le otorga el aura necesaria para que todos le escuchen contar su historia; el mar lo desfigura y lo devuelve otro a su propia tierra, irreconocible para su propia mujer, vencedor de la muerte. Semejantemente el mar arranca a Eneas de su mundo y lo lanza a otro de geografía mítica y heroica, tras las huellas de su predecesor Odiseo; pero su utilización es, en general, menos poética, pues solo sirve al descubrimiento y justificación de las raíces mítico-legendarias de un *Mare Nostrum* romano. En ambos libros se materializa, formal y semánticamente, un motivo íntimamente ligado al del viaje por mar, el naufragio, que precipita la suerte del héroe, llevando a uno al reino feacio, antesala de su regreso a Ítaca, y a otro al reino de Cartago, etapa previa a su desembarco en Italia. Y en los dos también el viaje por mar acrisola la virtud del héroe, que en él muere y renace metafóricamente para poder cumplir su destino: la vuelta al hogar, en un caso, la fundación de una ciudad, en otro, y en ambos la salvación de la identidad y de la memoria.

Todavía en ámbito griego, no debemos olvidar la importancia del viaje marítimo en *Las argonáuticas* de Apolonio de Rodas –el mejor ejemplo de la épica helenística–, así como en las novelas bizantinas, origen de la novela europea. La primera avanza, en comparación con Homero, en atención al detalle, refinamiento erudito y protagonismo del análisis psicológico del amor en el argumento –pues late ya en ella el espíritu de la novela–; pero se mantiene fiel, en otros aspectos, a la vieja poesía, que otorgaba al viaje trascendencia

mítica y simbolismo notables, como se ha visto. Así, por ejemplo, los héroes de la *Argo* rivalizan al remo con los dioses, pues “ni los corceles de Posidón con sus patas de huracán la habrían alcanzado en su paso veloz por el mar” (Apolonio de Rodas 1986: 82); guiados providencialmente, al paso por las *Simplégades* han de permitir que Atenea empuje la nave para que esta franquee el paso, y también reciben la ayuda de Tetis y las hijas de Nereo para no estrellarse contra las peñas de Escila y Caribdis.

En las novelas bizantinas, mezcla novedosa de aventura y amor, el viaje –y en particular el viaje por mar–, aunque se consolida como motivo recurrente en el desarrollo argumental de las narraciones heroicas, pierde, sin embargo, peso en tanto que elemento significador. No extraña que la novela vea la luz de la mano del viaje, pues, como ha dicho Altheim y recoge García Gual, “lo proteico de la novela tiene que expresarse por medio del viaje” (García Gual 1988: 56); sí ha de advertirse, en cambio, que la novela griega –como repetirán después en ámbito europeo la novela de caballerías y la bizantina renacentista y barroca– incorpora por primera vez al relato heroico el viaje marítimo como procedimiento narrativo para generar tensión e inquietud en torno al desenlace final de la trama, pues va dirigida a un público nuevo, “la burguesía mundial de un tiempo antiheroico”,<sup>7</sup> a quien solo pretende distraer y emocionar. Y al convertirse en motivo que refuerza el sentido de huida de la realidad de una literatura de evasión en un tiempo sin ideales, el viaje pierde su dimensión simbólica, sobrenatural y extraordinaria, y se banaliza hasta convertirse en simple artificio usado mecánicamente para articular la peripecia y alimentar la intriga, abriendo paso a una fórmula de éxito asegurado y popular.<sup>8</sup>

Que el viaje por mar se habría convertido –lentamente desde Homero, y en particular en época helenística e imperial– en el rodamiento necesario de una narración entretenida y de evasión lo

---

<sup>7</sup> En palabras de Weinreich, que también hace suyas García Gual (1988: 47).

<sup>8</sup> Tempestades y navegaciones son reivindicadas por Torquato Tasso entre los medios e impedimentos que aseguraban el éxito del poema épico (González Rovira 1996: 134-135). Cervantes defiende por boca del canónigo la virtud de los libros de caballerías, ya que “daban largo y espacioso campo por donde sin empacho alguno pudiese correr la pluma, describiendo naufragios, tormentas, reencuentros y batallas” (*Quijote*, I, 47). Uno y otro dan testimonio del éxito de la fórmula mil quinientos años más tarde.

prueba la parodia lucianesca en *Relatos verídicos*.<sup>9</sup> Tras defender la necesidad de que los intelectuales relajen la mente al acabar una prolongada lectura de los autores serios, Luciano declara haber buceado en libros de relatos prodigiosos y legendarios, aventuras y viajes, y haberse tomado la licencia de narrar historias él mismo. Y añade irónicamente: “como nada verídico podía referir, por no haber vivido hecho alguno digno de mencionarse, me orienté a la ficción, pero mucho más honradamente que mis predecesores, pues al menos diré una verdad al confesar que miento” (Luciano 1981: 180-181). Su relato empieza con una navegación a Occidente desde las columnas de Hércules; y tras una borrasca que duró ¡¡setenta y nueve días!!, el barco llega a una isla que él y sus compañeros empezaron a explorar. Siguiendo el curso de un río de vino, dieron con unas cepas cuya parte superior eran mujeres, que, al acercarse los hombres, los abrazaban y los besaban, y al punto estos quedaban ebrios. Cuando algunas deseaban unírseles, ambos quedaban trabados por las partes pudendas y enraizaban juntos. Lo que sigue es una sucesión de fantasías inverosímiles del todo disparatadas al hilo del viaje, que demuestran el descrédito y el desprestigio en que este había caído a principios de nuestra era, si no era para simplemente articular una trama novelesca.

La Edad Media europea vuelve a hacer del viaje por mar una experiencia trascendente en su matriz literaria artúrica, como barrera y puerta de acceso a lo maravilloso y sobrenatural. Es el mar en que se pierde la nave que viene a buscar a Arturo para llevarlo a la isla de Avalón, el que atraviesa Tristán para enfrentarse al Morholt o por el que viaja junto a Iseo cuando son víctimas del poderoso filtro que los condena a una pasión fatal. Pero tal literatura llega tarde a la Península y, cuando lo hace, este sentido trascendente se ha debilitado y el viaje por mar vuelve a ser, como en las primeras novelas griegas, un “procedimiento expeditivo utilizado por el autor para que personajes buscados se puedan encontrar”, al tiempo que la tormenta se convierte en “una especie de *Dea ex machina*” capaz de resolver desplazamientos dificultosos (Rodríguez de Montalvo 1991: 168). La nueva sociedad que se deleita con la lectura del *Amadís de Gaula*, a punto de romper las barreras oceánicas que separan el Viejo y el Nuevo Mundo, deja de mirar al mar con el respeto sagrado de épocas más tradicionales y o bien lo convierte en la superficie por donde se

---

<sup>9</sup> Como también parodiará Cervantes los libros de caballería, en general, y los viajes marítimos fantásticos, en particular, en el capítulo del barco encantado del *Quijote* (II, 29).



realizan navegaciones reales guiadas por la experiencia, o bien lo devuelve a su estatuto de mero articulador de la aventura fantasiosa heroica. Un mar embravecido obliga a Perión y sus hijos a permanecer más tiempo en Gran Bretaña y aplazar su regreso a Gaula (capítulo 69); el mar y la tormenta arrojan al Caballero de la Verde Espada a la isla del Diablo (capítulo 73); vientos que se desatan a traición durante la travesía provocan que don Cuadragante y Brian de Monjaste se pierdan en el mar (capítulo 96); una borrasca desvía a la dueña Darioleta y a su marido de su ruta para lanzarlos a la isla de la Torre Bermeja, señorío del gigante Balán (capítulo 127). En definitiva, es el viaje por mar en las novelas de caballería, en contraste con el terrestre, una actividad incómoda, insegura y peligrosa que pone a prueba el valor del protagonista y lo dirige a nuevas aventuras.

Por incitación de tales lecturas, Don Quijote creará reconocer en una pequeña barca amarrada a orillas del Ebro el inicio de una hazaña a él reservada:

Has de saber, Sancho, que este barco que aquí está, derechamente y sin poder ser otra cosa en contrario, me está llamando y convidando a que entre en él, y vaya en él a dar socorro a algún caballero, o a otra necesitada y principal persona, que debe de estar puesta en alguna grande cuita; porque este es estilo de los libros de las historias caballerescas (*Quijote*, II, 29).

Pero el desenlace no puede ser más triste: caballero y escudero caerán al agua y la barca será hecha trizas por las aspas de la aceña contra la que van a dar. Esta nueva contrariedad hará que Don Quijote pronuncie palabras que marcan su evolución posterior en la novela, en referencia a su incapacidad para seguir construyéndose su propia vida de ficción: “Yo no puedo más”. En efecto, la sociedad caballerescas que Don Quijote intenta resucitar en pleno siglo XVI había muerto definitivamente, salvo para los lectores de novelas y los locos; y, sin embargo, una geografía más real, una y otra vez recorrida por nuevos héroes –antiheroicos–, está alumbrando nuevos y extraordinarios relatos, entre los que ocupa lugar de honor la *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto.

Ahora bien, se impone buscar precedente de la aventura del viajero portugués en el poema épico por excelencia de la gesta de descubrimiento lusitana y aun ibérica, *Os Lusíadas* (1572), ya que el relato de Mendes Pinto es, según se ha dicho, “paródia da expansão ultramarina portuguesa e da ideologia de cruzada” (Catz 1981: 36),

que alcanza en la obra de Camões su más cumplida forma. Aunque los portugueses para entonces habían abierto la ruta marítima que, a través del Índico, permitía llegar a la India, el viaje de Vasco de Gama recogido en la epopeya, como no podía ser de otro modo, no sigue, en general, pautas de realidad, sino el modelo de la literatura épica greco-latina. Así, por más que el poeta insista en afirmar la verdad de las más recientes navegaciones y la fantasía de las otras (V, 89), no deja de ver en Vasco de Gama un nuevo Eneas (I, 12), ni de hacer de los portugueses segundos Argonautas (I, 18; IX, 64). El mar es el horizonte incógnito que pone a prueba el valor del héroe (I, 1) y le otorga virtud, honra y fama (VI, 95-98). A veces desvela realidades maravillosas, como la “ilha namorada” o “ilha de Vénus” (IX, 51 ss.), y es residencia de dioses mitológicos, en estilizadas alegorías de las condiciones marítimas y de los azares que sufren los héroes (VI, 76 ss.). La vieja transgresión del hombre aparece recogida en los consabidos tópicos contra la marinería (IV, 102) y en la condena de la “insânia desmedida” que lleva al hombre a emprender “tão incertas viagens e remotas” (VIII, 61). Los epítetos empleados en la descripción del mar no responden a cualidades vistas, sino recreadas poéticamente por el uso de cultismos, hipérboles, metáforas, sinécdoques, metonimias o personificaciones: “mares nunca de antes navegados” (I, 1), “nunca de outrem navegados” (V, 37) o “nunca doutro lenho arados” (VII, 30), “mar irado” (I, 18), “mar alto” (I, 31), “longo mar” (I, 45), “largo mar” (I, 51), “águas de Neptuno” (I, 72) y “água neptunina” (IX, 49), “ondas de Anfítrite” (I, 96), “salgado mar” (II, 19), “negro mar” (V, 38), “mar profundo” (V, 40), “águas húmidas” (VIII, 48), “líquido estanho” (VIII, 73), “mar undoso” (IX, 39), “mar ingente” (IX, 51), “equóreos campos” (IX, 48).

Y, sin embargo, ciertos rasgos del mar de Camões ya anticipan la naturaleza física del mar de Mendes Pinto, que de escenario tópico se convierte en el ámbito real de la aventura de un antihéroe con vocación de fracaso, como veremos más adelante. Al desembarcar en Calcuta, Vasco de Gama da gracias a Dios por verse librado de una muerte que tenía por cierta:

da morte, que no mar lhe aparelhava  
o vento duro, fêrvido e medonho,  
como quem despertou de horrendo sonho (VI, 94).

El poeta concluye el canto con una reflexión sobre el esfuerzo necesario para adquirir honra y fama, contraponiendo la gloria

heredada a la gloria ganada en la guerra y en la navegación, principalmente:

Alcançam os que são de fama amigos  
as honras imortais e graus maiores  
(...)  
sofrendo tempestades e ondas cruas,  
vencendo os torpes frios no regaço  
do Sul, e regiões de abrigo nuas (VI, 95-97).

Mantiene el mar en estos versos su ascendencia heroica, pero se singulariza como experiencia concreta que provoca sufrimiento y horror, que solo conoce quien la ha sufrido. En varios pasajes más se confirma esta percepción: “no mar, tanta tormenta e tanto dano” (I, 106), “mares tristes” (IX, 18), “tormentas tristes” (V, 66), “tempestade horrífica e importuna” (VIII, 73). El mar de la epopeya es también un “dudoso mar” (I, 27), es decir “incierto”, por lo que sirve de metáfora de la condición del hombre en el mundo (I, 105-106). En cambio, se vuelve “mar tranquilo” (X, 143) y “mar sereno” (X, 144) al regreso, una vez vencido el peligro, cuando el mar desconocido pasa a ser “mar que já deixais sabido” (X, 142).

Nótese que la intención del autor es aquí menos estética. Recurre a la hipálage al transferir al objeto emociones que pertenecen al sujeto, y que él mismo conocía bien: el temor de la navegación, el horror ante la inminencia de la tormenta y el naufragio, la tranquilidad de la bonanza. Lentamente se insinúa la imagen de un mar que se generalizará en los relatos de naufragio y en el de Mendes Pinto: un mar a la medida del hombre, de sus alegrías, sufrimientos y tristezas, por el que se siente zarandeado de manera comparable a como la vida le zarandeaba con su incertidumbre, y del que el navegante sale vencedor para poder contar, al regreso, su viaje, renunciando al triunfo, al heroísmo, y contentándose solo con sobrevivir.

Mendes Pinto nació en una familia humilde hacia 1509 y murió en torno a 1583. En 1521 abandonó la casa paterna y durante más de diez años sirvió como criado de diferentes amos. En 1537, por motivos oscuros, inicia un viaje hacia la India que le mantendrá veintiún años fuera de Portugal. Conoció Mozambique, la India, Abisinia, Ormuz, Sumatra, Java, Indochina, China y Japón (es decir, el extremo Oriente y buena parte del sureste asiático y el Índico), donde fue negociante, mercader, hombre de corte, curandero, embajador, diplomático, soldado. A su regreso dedicó diez años a escribir la obra (1569-1578),

que aún tardaría treinta años más en ver la luz (1614), con un triple objetivo: para que sus hijos “vejão nella estes meus trabalhos, e perigos da vida que passei”; para que “tomem os homens motivo de se não desanimarem cos trabalhos da vida para deixarem de fazer o que devem, porque não ha nenhuns, por grandes que sejam, com que não possa a natureza humana, ajudada do favor divino”; para “dar graças ao Senhor omnipotente por usar comigo da sua infinita misericordia, a pesar de todos meus peccados, porque eu entendo e confesso que delle me nacerão todos os males que por mim passarão” (Pinto 1988: 13). A partir de la traducción castellana (1620) la obra se vertió a las principales lenguas europeas a lo largo del siglo XVII, hasta la aparición de una segunda edición portuguesa en 1678. La impresionante cantidad de información que el libro ofrece justifica que desde el comienzo se lo tuviera por mentiroso, algo que el traductor castellano se esforzó en desmentir en una “Apología” preliminar. Al margen de otras posibles interpretaciones de la obra,<sup>10</sup> interesa destacar que se trata de una de las primeras narraciones de viaje que consigue adueñarse auténticamente de la realidad, sin perder de vista un cierto modelo de relato histórico y aventurero –la crónica y la novela de caballerías–, impregnada de la ideología –barroca– dominante en la época.

Realidad, aventura y religión son, pues, los tres pilares sobre los que se asienta la novedad representada por la *Peregrinação*: un discurso que, sin ser estrictamente literario –ya que sigue de cerca un itinerario, una cronología y un espacio no inventados por el narrador, sino que el narrador recorre como protagonista autobiográfico–, funda un modelo narrativo basado en la verosimilitud (realidad), sobre un modelo reconocido por la tradición (la aventura) y con un sentido trascendente (ejemplaridad humana de raigambre, aquí, religiosa), que se aleja de los viejos modelos del relato heroico (aunque los incluye a todos) y empieza a roturar el campo de la novela moderna. Y el mar (parte principal de la realidad descubierta por las navegaciones portuguesas, espacio de la peregrinación y depositario de valores trascendentes) se convierte, en este proceso, en motivo destacado. No sería demasiado arriesgado decir que es imposible comprender la importancia concedida al mar en algunas de las grandes novelas europeas contemporáneas (Defoe, Melville, Kipling, Verne, London,

---

<sup>10</sup> Las más destacadas las recoge Margarido (1977). Para un estudio de conjunto del libro, Trias (2003); para una revisión de la bibliografía crítica, Saraiva (2010).

Salgari, Stevenson, Hemingway, García Márquez)<sup>11</sup> sin tener en cuenta la visión que de él nos ofrece, en el lejano siglo XVI, el libro de Mendes Pinto, así como los numerosos relatos de naufragio escritos al calor de los viajes de ida y vuelta a la India por los portugueses.<sup>12</sup>

La navegación aparece ampliamente representada en las páginas de la *Peregrinação* (también los itinerarios terrestres, aunque a menudo como resultado de un naufragio), “como se o mar fosse o único lugar onde os portugueses pudessem encontrar os vastos caminhos do mundo” (Margarido 1991: 992). Mar por el que se mueven marineros tenaces, que arrostran *trabalhos* y *perigos* sin cuenta y sin desfallecer, guiados por una experiencia disociada del conocimiento literario que de él tenían; pero mar que es, también, “o grande revelador da relação com a divindade e consigo próprio” (Margarido 1991: 992, nota 13) del ser humano. Los acontecimientos anteriores a la primera salida de Mendes Pinto parecen servir solo para fijar los antecedentes (“miseria e estreiteza da pobre casa do meu pai”, “um caso que me pos a vida em tanto risco” (Pinto 1988: 14) frente a los cuales la decisión de embarcarse supone una huida. Nuevas penurias durante su estancia como criado en Setúbal (“a moradia que então era custume darse nas casas dos Principes, me não bastava para minha sustentação” (Pinto 1988: 15)) le empujan a viajar a la India. En ambos casos, el enunciado empleado por el narrador-protagonista (“nesta caravella me embarquei eu”, “determinei embarcarme para a India” (Pinto 1988: 14-15)) expresa en primera persona la voluntad de lanzarse a la aventura: una aventura real (*eu y caravella* aseguran la verdad y remiten al mundo histórico de las navegaciones portuguesas), pero con el telón de fondo del imaginario fantástico tradicional (*embarquei, embarcarme, Índia*).

En el transcurso del viaje la navegación resulta, a menudo, el resultado de una práctica bien asentada y dominada por un pueblo, el portugués, que llevaba un siglo surcando mares poco conocidos:

Onde desembarcando em terra, me fui logo à fortaleza ver o Capitão, e lhe dei conta de tudo o que socedera na viagem, e lhe tratei miudamente do descobrimento dos rios, portos, e angras que novamente achara na ilha Çamatra (...). E toda esta costa, e portos,

<sup>11</sup> A este efecto, propongo el canon ofrecido en una antología de páginas consagradas publicada hace pocos años en español (Salís 2014).

<sup>12</sup> Recogidos, como es sabido, por Bernardo Gomes de Brito en la *História Trágico-Marítima* (1735-1736).

e rios trouxe por gradação arrumados em suas alturas, com seus nomes, e medição dos fundos, conforme ao regimento que levava (Pinto 1988: 59).

Otras veces ofrece la posibilidad de descubrir una fauna marina fascinante y maravillosa a los ojos de un observador naturalista moderno, y entonces se convierte en una actividad tranquila y placentera:

Vimos aquí uns peixes de feição de rayas (...). Vimos outros como grandes lagartos, pintados de verde, e preto, com tres ordens de espinhas no lombo, da grossura de uma seta, e de quasi tres palmos de comprido, muito agudas nas pontas, e o mais corpo todo cheio dellas (...). Estes peixes se encrespão de quando em quando como porcos espins (...). Vimos tambem outros peixes muito pretos da maneira de enxarrocós (...). E não digo de outras muitas diversidades de peixes que aquí vimos (...); sómente direi que em duas noites que aquí estivemos surtos, nos não davamos por seguros dos lagartos, baleas, peixes, e serpentes que de dia tínhamos visto, porque erão tantos os huivos, os assopros, e os roncós, e na praya os rinchos dos cavallos marinhos, que eu me não atrevo a podelo declarar com palavras (Pinto 1988: 203-204).

Pero al presentarse el temporal, el mar amenaza y genera miedos atávicos que hacen al hombre tomar conciencia de su naturaleza miserable y pecadora, cuando no se convierte en pórtico de lo desconocido o, más aún, antesala de la muerte:<sup>13</sup>

Nos deu uma trovoada de Noroeste (...) que de todo nos teve çoçobrados, e ficando a lanchara a arvores seca, sem masto, nem vellas, porque tudo o vento nos fez em pedaços, e com tres rombos por junto da quilha, nos fomos logo a pique supitamente ao fundo, sem podermos salvar cousa nenhuma (...), e os cinco que escapamos somente pela misericórdia de nosso Senhor, e assaz feridos, passamos o mais que restava da noite postos sobre os penedos, lamentando com bem de lagrimas o triste successo da nossa perdição (Pinto 1988: 68).

Avendo ja vinte e tres dias que navegamos com tempos bonanças, e bem contentes de nós, em um junco que trazia mil bares de cravo, que valião mais de cem mil cruzados, quiz a minha triste ventura por muitos peccados que contra Deos cometi, que (...) nos

---

<sup>13</sup> Haciéndose eco de una posible relación entre los exvotos y las relaciones de naufragio sugerida por Stegagno Picchio, Margarido concluye que “as relações funcionam sobretudo como epitáfios colectivos” (1991: 992).

deu um tempo de Norte tão rijo, que com a vaga dos mares cruzados, e co grande esgarceio que o mar levantou, nos abriu o junco pela roda de proa; pelo qual nos foi forçado alijar o convés (Pinto 1988: 93).

O tempo (...) ameaçandonos com chuveiros, e mostras de inverno, veio em tamanho crescimento, que nos foi forçado arribar em fim de roda com a proa ao rumo de Nornordeste por mar incognito, e nunca navegado de nação nenhuma, sem sabermos por onde iam, entregues de todo ao arbitrio da fortuna e do tempo, com uma tão brava e tão excessiva tormenta, qual os homens nunca imaginarão, que nos durou cinco dias (Pinto 1988: 675).

Nada disto nos bastou para nos podermos salvar, porque como o escuro era grande, o tempo muito frio, o mar muito grosso, o vento muito rijo, as agoas cruzadas, o esgarceio muyto alto, e a força da tempestade muito terrível, não avia cousa que bastasse a nos dar remedio senão só a misericordia de nosso Senhor, por quem todos con grandes gritos e muitas lagrimas continuamente chamavamos, mas como, por nossos peccados, não eramos merecedores de nos elle fazer esta merce, ordenou a sua divina justiça (...), onde morrerão quinhentas e oitenta e seis pessoas (...), nos tornamos à praia, a qual achamos toda juncada de corpos mortos, cousa tão lastimosa e espantosa de ver, que não havia homem que só desta vista não caisse pasmado no chão, fazendo sobre elles um tristissimo pranto (Pinto 1988: 148-149).

Los episodios que brinda la *Peregrinação* no son excepcionales. Como es sabido, la literatura portuguesa ha hecho de los sufrimientos derivados de la navegación y el naufragio un elemento caracterizador de la narrativa producida –hasta convertir el relato de naufragio en género independiente–, por la necesidad de contraponer al discurso heroico “outra verdade marítima: a do naufrágio” (Margarido 1991: 991), destinada al consumo popular,

não porque o *povo* seja apenas consumidor de sofrimentos e de cadáveres, mas precisamente porque essa maneira de descrever a relação dos portugueses com o mar permitia compreender enfim o mecanismo que arrebatava para sempre, deixando-os imersos nessas frias, ondulantes e inquietas sepulturas marítimas e salgadas, centenas, se não até milhares, de portugueses (Margarido 1991: 1023).

Sí es, en cambio, digna de celebrarse la publicación de uno de tantos memoriales de servicios a la patria (quizá este con mayor atractivo que otros, y que pese a todo cerca estuvo de quedar en el

olvido, como explica el autor al término de la obra) que marineros, mercaderes y soldados presentaban al finalizar sus viajes, con la intención de recibir a cambio una recompensa que, en la mayoría de los casos, no pasaba de “boas palavras e milhores esperanças” (Pinto 1988: 717). Hombres de fortuna como Mendes Pinto, enfrentados a un mundo nuevo sin otro estímulo que el de su miseria, su voluntad y su codicia, pero cuyo ejemplo oscureció a la larga el de los antiguos héroes y sirvió para confirmar el nuevo desenlace del destino (anti)heroico: el fracaso.

Es hora de concluir. Nos proponíamos al comienzo rastrear cómo el mar se convierte en escenario y argumento de la peripecia de los héroes en la tradición literaria occidental. Las Sagradas Escrituras y la mitología griega nos hablan del mar como horizonte vedado y peligroso, castigo del pecador y escenario del poder divino. En *Gilgamesh* el mar es el límite de las hazañas del héroe, la toma de conciencia de su naturaleza mortal. En Esquilo la muerte en el mar de los persas ocurre en represalia por el exceso de *hybris* de un hombre, Jerjes. La *Odisea* (y su extensión de época helenística y romana) consolida el elemento marino como escenario de las aventuras del héroe, que en él cumple su destino, se transforma y se encuentra. La novela bizantina griega y la de caballerías son producto de épocas de cambio, “aburguesadas” o con ideales heroicos en decadencia; por eso el motivo se banaliza y convierte en mero artificio narrativo para la evolución de la trama, cuando no en motivo de burla. *Os Lusíadas* vuelve a poner el mar en primer término, y en su tratamiento sigue la estela de la tradición épica; pero adelanta también en varios sentidos una percepción que se expande definitivamente en el relato de Mendes Pinto, como acabamos de ver.

En todas estas tradiciones el mar aparece tras el velo de su interpretación simbólica o de su elaboración poética. Pero los dos océanos descubiertos a fines del siglo XV no tienen correlato en la literatura –si no es como horizonte de fantasía–, y por eso con fuerza bruta se le imponen al hombre occidental, casi incapaz de asimilarlos. Tanto que se mantienen algún tiempo como argumento de la crónica, la descripción técnica o el relato personal, y tardan en convertirse en materia novelable. La forma de comprenderlos será la experiencia; la forma de describir y narrar las hazañas de los nuevos héroes –de la historia, primero, y después de la novela– será una retórica emocional y sincera, expresiva, enfática, muy directa y de sintaxis coloquial. El mar del imaginario resulta pobre y acartonado frente al mar de



Mendes Pinto, por el que se navega de verdad, con sus bonanzas y temporales, su fauna sorprendente, sus amenazas y peligros, sus olores, sus ruidos, sus colores y sabores. El hombre no puede sino mirar y contar. Pero tres mil años de tradición no son en vano, y el pensamiento barroco reactiva el potencial ideológico del motivo, que nunca ha dejado de ser el mar vedado que incita al hombre y lo hace merecedor de castigo, la antesala de la muerte, el lugar del autoconocimiento, el escenario de la aventura en que los dioses se manifiestan para mostrar al hombre su poder, la metáfora de la inestabilidad de la vida y de la miseria humana.

Por más que los portugueses intentaban explicarle al rey de Tartaria la razón que les había llevado a viajar por mar hasta aquella parte del mundo, ni éste ni sus cortesanos lograban entenderlo:

Conquistar esta gente terra tão alongada da sua patria, dá claramente a entender que deve de aver entre elles muita cubiça e pouca justiça, a que o velho (...) respondoe, assi parece que deve ser, porque homens que por industria e engenho voão por cima das agoas todas, por adquirirem o que Deos lhes não deu, ou a pobreza nelles he tanta que de todo lhes faz esquecer a sua patria, ou a vaidade, e a cegueira que lhes causa a sua cobiça he tamanha que por ella negão a Deos, e a seus país (Pinto 1988: 357-358).

Vanidad que igualmente condena una mujer cristiana que los portugueses encuentran en la ciudad de Sampitay:

Por isso amigos meus o melhor e mais certo he fazer conta da terra, e trabalhar na terra, ja que Deos foi servido de nos fazer de terra. E dandonos com isto dous mazes de esmola como a pobres, nos encomendou muito que não curassemos de fazer viagens compridas, onde Deos permitia fazer as vidas tão curtas (Pinto 1988: 255).

Esta es, quizá, la gran lección del libro: si el mar ofrece al hombre de la Edad Moderna un nuevo horizonte para conquistas que le llevarán a dominar el mundo, sigue mostrándole, en cambio, la temeraria vanidad de su empeño, cuando las sólidas embarcaciones intentan combatir, sin resultado, las lluvias, los vientos y las olas.

## Bibliografía

### Primaria:

- Apolonio de Rodas (1986): Apolonio de Rodas, *Las Argonáuticas*, Máximo Brioso Sánchez (ed.), Madrid, Cátedra.
- Bottéro / López (1998): Jean Bottéro (ed.) / Pedro López Barja de Quiroga (trad.), *La epopeya de Gilgamesh. El gran hombre que no quería morir*, Madrid, Akal. [1992].
- Esquilo (1996): Esquilo, *Tragedias completas*, José Alsina Clota (ed.), Madrid, Cátedra.
- Luciano (1981): Luciano, *Obras*, José Alsina Clota, Andrés Espinosa Alarcón (eds.), Madrid, Gredos, vol. I.
- Pinto (1988): Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*, Adolfo Casais Monteiro (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Rodríguez de Montalvo (1991): Garcí Rodríguez de Montalvo, *Amadís de Gaula*, Juan Manuel Cacho Blecua (ed.), Madrid, Cátedra, vol. I.
- Salís (2014): Marta Salís (ed.), *Relatos del mar, de Colón a Hemingway*, Barcelona, Alba.

### Secundaria:

- Catz (1981): Rebecca Catz, *Fernão Mendes Pinto – Sátira e Anti-Cruzada na Peregrinação*, Lisboa, Biblioteca Breve-ICLP.
- Cirlot (1992): Juan-Eduardo Cirlot, *Diccionario de símbolos*, Barcelona, Editorial Labor.
- García Gual (1988): Carlos García Gual, *Los orígenes de la novela*, Madrid, Istmo.
- González Rovira (1996): Javier González Rovira, *La novela bizantina de la Edad de Oro*, Madrid, Gredos.
- Margarido (1977): Alfredo Margarido, "La multiplicité des sens dans l'écriture de Fernão Mendes Pinto et quelques problèmes de la littérature de voyages au XVI<sup>e</sup> siècle", in *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, n. 11, pp. 159-199.
- Margarido (1991): Alfredo Margarido, "Os relatos de naufrágios na *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto", in *Estudos Portugueses. Homenagem a Luciana Stegagno Picchio*, Lisboa, Difel, pp. 987-1023.
- Patch (1983): Howard R. Patch, *El otro mundo en la literatura medieval*, Madrid, FCE.

- Saraiva (2010): Arnaldo Saraiva, "A *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto revisitada: a sua teoria moderna da viagem", in *CEM Cultura, Espaço & Memória*, n. 1, pp. 129-142.
- Trias (2003): Luisa Trias Folch, *La Peregrinación, de Fernão Mendes Pinto*, Madrid, Editorial Síntesis.